

# Verantwoord vliegen naar 2050?

## **Opening van Lelystad Airport is maatschappelijk en financieel zeer schadelijk, maar ook een strategische fout.**

Op 20 november jl. stemde de ministerraad in met de Luchtvaartnota 2020-2050 (LVN) van minister Van Nieuwenhuizen van I&W. Onderdeel van die LVN is een opening van Lelystad Airport (LA) in 2021. Bespreking in de Tweede Kamer is de komende week gepland.

Deze nota is geschreven voordat de Corona crisis uitbrak en is vervolgens slechts aangepast met een tekstvak met een aanname dat de luchtvaart zich op termijn weer zal gaan bewegen naar het niveau van 2019. Inmiddels is er een consensus dat dit zeker tot 2025 gaat duren en daarbij is het dan nog de vraag of en in welke vorm dat zal gebeuren.

Op dit moment is het moeilijk te voorspellen hoe het nieuwe speelveld eruit zal zien, maar dat de Coronacrisis grote veranderingen in de luchtvaartsector teweeg zal brengen is alleszins aannemelijk. "Business as usual" is niet meer aan de orde. Daar zal op ingespeeld worden met nieuwe zakelijke modellen en de vraag is welke vliegveldcapaciteit daarbij hoort.

Dit vraagt om de juiste keuzes. <https://satl-lelystad.nl/2020/11/11/noodzaak-lelystad-airport-is-vervallen/>

## De Luchtvaartnota

### **Waarom groei?**

Het centrale punt in de Luchtvaartnota (LVN) is het economische belang van de luchtvaart, in het bijzonder die van de combinatie Schiphol en KLM, waarbij groei van de sector het uitgangspunt is. Zonder nadere onderbouwing is de toekomst gebaseerd op het principe: hoe groter hoe beter. Echter in de economie geldt ook de wet afnemende meerwaarde: groei voegt vanaf een bepaald moment steeds minder waarde toe.

Dit fenomeen diende zich voor de coronacrisis al aan m.b.t. de zakelijke modellen van de luchtvaartmaatschappijen. De marges in de luchtvaart zijn heel klein en er hoeft niet veel te gebeuren en maatschappijen zijn verliesgevend. Air France/KLM scoorde pre-corona al heel slecht op de financiële ratio's die de gezondheid van een bedrijf aangeven.

## Baten

### **Wat levert groei op?**

Tot voor kort werd de luchtvaartsector door de Nederlandse overheid neergezet als een van de grote de kurken waar de Nederlandse economie op drijft. Inmiddels is duidelijk dat de dit met een totale bijdrage van nog geen 1.5% aan het Bruto Binnenlandse Product onjuist is.

In de Luchtvaartnota wordt vooral het economische belang van goede verbindingen benadrukt. Bij het economische belang kan onderscheid worden gemaakt tussen het zakelijke segment (1/3 deel) en het toerisme (2/3 deel).

Voor het toerisme geldt het argument van de economische bijdrage niet of nauwelijks, zeker niet als het om het "low-cost" toeristische segment gaat. Dat blijkt ook al uit de argumentatie waarom juist dit segment uit zou moeten uitwijken naar Lelystad Airport om plaats te maken op Schiphol. De bijdrage van deze bedrijfstak aan de Nederlandse economie is verwaarloosbaar.

Bovendien is deze sector zwaar getroffen door de gevolgen van de crisis, krijgt de luchtvaart te maken met hogere prijzen en (Europese) accijnzen zal ook de luchtvaart in de komende jaren haar aandeel in de klimaatdoelstellingen moeten leveren. Daarom is het hoogst onwaarschijnlijk dat deze vorm van "low-cost" massatoerisme op termijn nog toekomst heeft.

## Kosten

### **Wat zijn alle kosten?**

Het bovenstaande gaat eigenlijk alleen maar over de puur financieel economische baten van de luchtvaartsector, maar naast de baten zijn er ook (maatschappelijke) kosten zoals geluidsoverlast, luchtverontreiniging, stikstofuitstoot etc. Deze kosten komen niet terug in de winst- en verliesrekening van Schiphol of van de luchtvaartmaatschappijen maar komen uiteindelijk bij de burger terecht. Dit hele complex van kosten en baten kan in beeld gebracht worden door een zogenaamde Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) uit te voeren.

## Onderzoek Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

### **Wat zeggen experts?**

SATL heeft deze MKBA uit laten voeren door de gerenommeerde economen Bus en Manshanden en het resultaat is vastgelegd in het rapport 'Second Opinion Verkennende MKBA beleidsalternatieven Luchtvaart'. Zie ook: <https://satl-lelystad.nl/2019/06/25/mkba/>

In deze Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) wordt gekeken naar het geheel van de aan de luchtvaart te relateren maatschappelijke kosten en baten.

De conclusie van het onderzoek is dat Nederland, met de niet-genormeerde groei zoals die tot en met 2019 plaatsvond, het punt waarop de (maatschappelijke) kosten de (maatschappelijke) baten overstijgen al ruim gepasseerd is. Een negatieve opbrengst dus.

Ook de Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur (RLI) heeft in haar rapportages over dit onderwerp aangegeven dat het Mainport-beleid achterhaald is, omdat dit juist ten koste kan gaan van een gezonde economische ontwikkeling in Nederland.

Dat betekent dus dat krimp van de luchtvaart aan de orde zou moeten zijn maar een dergelijk scenario is, ten onrechte, niet meegenomen in de LVN. Dit ondanks aandringen door Milieu- en actiegroepen om als een van de vier scenario's ook een "pas op de plaats" of krimpscenario toe te voegen.

Waar het om een positieve bijdrage aan de Nederlandse welvaart gaat is het van belang om naar de kwaliteit van de luchtvaart te kijken. Op basis van een dergelijk beleid biedt Schiphol meer dan voldoende ruimte voor de luchtvaart die het land nodig heeft.

## De gevolgen van de Corona crisis en de relatie tussen Air France en KLM

### **Hoe nu verder?**

Vanaf begin 2020 hebben we te maken met de gevolgen van de Corona-crisis.

Het is duidelijk dat er sprake is van een systeemcrisis in de luchtvaart waarvan de uitkomst op dit moment nog ongewis is.

De huidige situatie noopt dus ook tot een pas op de plaats. Het is van cruciaal belang om in de nabije toekomst in te kunnen spelen op de gevolgen van een nieuwe realiteit in de luchtvaartsector. Zie ook de brief van de ministers Hoekstra en Van Nieuwenhuizen van 3 november jl. aan de Tweede Kamer. Daarin stellen zij o.a. dat bij een herstel van de luchtvaartsector in 2025 ervan uitgegaan kan worden dat er "een structurele afname van de vraag vanuit de zakelijke markt zal zijn vanwege een veranderde manier van werken".

Wat KLM betreft is er ook nog een extra complicerende factor die de onzekerheid vergroot. Het is op dit moment onduidelijk hoe de relatie met Air France zich zal ontwikkelen, integratie, ontvlechting, of toch doorgaan in de huidige vorm?

Het laatste is wat de Franse overheid betreft niet aan de orde. Op maandag 7 december kondigde de Franse overheid aan haar aandeel in AirFrance/KLM te willen verdubbelen om zo makkelijker beslissingen te kunnen forceren. Dit zet grote druk op de Nederlandse overheid om op korte termijn een beslissing te nemen over haar visie op de toekomst van het bedrijf en de daaruit volgende financiële gevolgen te accepteren.

De uitkomst van dit proces is bepalend voor de toekomst van KLM.

Het is nu zaak om eerst die duidelijkheid te verkrijgen om op basis daarvan te gaan investeren in nieuwe zakelijke modellen van KLM en Schiphol met als doel de voor Nederland essentiële economische functie te behouden en te versterken.

Vrijwel alle herstelscenario's gaan nu uit van 5 jaar waarbij het maar zeer de vraag is of de luchtvaart überhaupt nog wel op het oude niveau zal uitkomen. Deze crisis biedt echter wel een unieke kans om de luchtvaartzaken nu goed te regelen, inclusief een herindeling van het luchtruim. In deze periode van wederopbouw is de bestaande vliegveldcapaciteit meer dan voldoende.

## Opening van Lelystad Airport in 2021 ?

### **Nog een nieuwe luchthaven openen?**

Er is dus geen enkele noodzaak om LA in 2021 of op afzienbare termijn te openen en daarnaast is het ook niet verstandig omdat opening in 2021 een groot strategisch risico voor zowel Schiphol als KLM met zich mee brengt.

In het Alders-akkoord van 2008 werd expliciet uitgegaan van het verplaatsen van vakantieverkeer naar LA zodat Schiphol de vrijgekomen capaciteit zou kunnen gebruiken voor mainport gebonden verkeer. Dit moest geregeld worden in een Verkeer Verdeling Regeling (VVR) waarmee vakantievluchten overgeplaatst konden worden naar LA, zonder dat er autonome groei op LA zou plaatsvinden. Dat werd in december 2018 nog eens bevestigd in de, door de Kamer aangenomen, motie Laçin, waar dit in twee eerder aangenomen moties ook al als onwenselijk werd bestempeld (Zie ook het door SATL uitgegeven boekwerk "Schiphol regeert" dat over de geschiedenis van het politieke proces rond deze VVR gaat). <https://satl-lelystad.nl/2020/12/03/boeklancering-schiphol-regeert/>

De huidige, niet door de Kamer geaccordeerde, VVR 3.0 laat echter wel autonome groei toe.

Het gevolg hiervan is dat de Nederlandse overheid zich in eigen voet schiet met een opening van LA op korte termijn. LA was bedoeld als overloophaven voor Schiphol. Door de crisis is dat niet meer aan de orde. Post Corona zal er meer dan voldoende ruimte op de bestaande vliegvelden zijn voor de wederopbouw van de sector. Dat herstel zal zich voor een langere tijd op Schiphol concentreren. Dat betekent dat er op LA voornamelijk autonome groei zal plaatsvinden, dus gebruik door nieuwe partijen. Opening van LA op korte termijn betekent dan ook dat deze luchthaven binnen "no-time" weer vol gevlogen wordt met "low-cost" maatschappijen zoals Ryanair en Wizz Air.

De analogie met het vollopen van Schiphol, vanaf 2008, met low-cost maatschappijen als gevolg van het loslaten van het toenmalige selectiviteitsbeleid dient zich aan.

**(Een ezels ezel stoot zich in het algemeen ...?!)**

## Risico's

### **Wat zijn de gevolgen?**

Als Lelystad Airport op korte termijn geopend wordt zal dat grote negatieve gevolgen hebben voor de toekomst van zowel Schiphol als KLM en daarnaast grote maatschappelijke kosten met zich meebrengen.

Schiphol raakt haar overloopmogelijkheid definitief kwijt. Ook als daar op enig moment wel behoefte aan zou zijn.

Ook een variant waarin het vliegveld geopend wordt maar nog niet in gebruik genomen wordt zal nadelig uitpakken voor de Royal Schiphol Group. Immers al pre-Corona was duidelijk dat LA de eerste 12 (!) jaar verliesgevend zal zijn bij een normale, verwachte exploitatie. Het ontbreken van schaarste op Schiphol zal dus een nog langere verliesgevende periode als resultaat zal hebben.

KLM krijgt, juist in de wederopbouw fase, te maken met directe concurrentie in haar achtertuin.

Opening van LA zal gepaard gaan met laagvliegroutes waarbij de eerdergenoemde negatieve gevolgen van de luchtvaart (en bijbehorende maatschappelijke kosten) verder verspreid worden over een veel groter gebied dan tot nu toe het geval is, waarbij laagvliegen op 1800 meter over heel Nederland de norm lijkt te worden. Dat terwijl uit recent onderzoek duidelijk is geworden dat nu al een toenemend deel van de Nederlanders het vlieglawaaï als 'te hinderlijk' ervaart.

In totaal worden bij een opening van LA nog eens 1 miljoen mensen in 5 provincies meer met deze belasting geconfronteerd. De 'belofde herindeling van het luchtruim' blijkt gecompliceerder dan eerder voorspeld en zal naar nu wordt verwacht pas in 2035 zijn afgerond.

<https://satl-lelystad.nl/laagvliegroutes/>

Daarnaast zijn er ook directe economisch negatieve gevolgen in die regio's, bijvoorbeeld voor de recreatiesector in Salland en op de Veluwe. Deze sector is daar van groot economisch belang. Haar aanbod is gebaseerd op rust, stilte en natuur. Met name die kernwaarden zullen bij het invoeren van de laagvliegroutes, met vluchten vanaf 6:00 uur in de ochtend tot 23 uur in de avond, verdwijnen. Per saldo zullen de economische baten van het bovenstaande scenario slechts een fractie zijn van de maatschappelijke kosten van een opening van dit vliegveld.

**De conclusie is dan ook dat een opening van Lelystad Airport voor groot handelsverkeer in 2021 zonder nut en noodzaak is, maatschappelijk en financieel zeer schadelijk, maar ook een strategische fout.**

#### *Over SATL*

SATL staat voor Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen en verenigt burgers van 21 belangengroepen uit heel Nederland in de strijd tegen de voorgenomen schadelijke lage vliegroutes van en naar Lelystad Airport. SATL strijdt voor een aanpak waarbij mens, gezondheid en leefmilieu voorop staan, transparante besluitvorming én behoorlijk bestuur.

SATL vertegenwoordigt een grote groep van bezorgde burgers met ernstige zorgen over Lelystad Airport, laagvliegen, de overlast en negatieve effecten op gezondheid, milieu en veiligheid.

SATL werkt op basis van feiten en werkt nauw samen met experts op het gebied van de luchtvaart, geluidseffecten, milieu en bestuursrecht. Voor meer informatie over de feiten rondom Lelystad Airport, standpunten, onderzoeken en activiteiten verwijzen we naar [www.satl-lelystad.nl](http://www.satl-lelystad.nl).